

Maluch slaví pětáctyřicet let

-TEXT- PETR KORBEL -FOTO- NETCARSHOW.CZ



Fiat 126p byl menší a dražší než Trabant, přesto o něj byl obrovský zájem.

Pro Polsko byl tím, čím VW Brouk pro Německo. Maličký Fiat 126p s motorem vzadu postavil na kola celý národ. Jen se na něj muselo čekat v dlouhých pořadnicích a jeho výroba začala oproti Brouku mnohem později – před 45 lety. V tehdejší Československu byl oblíbeným vozem starších manželů, často také sloužil začínajícím řidičům či jako druhé auto v rodině. „Dalo se s ním krásně parkovat, díky chlazení motoru vzduchem odpadla starost o vodu v chladiči, vyznačoval se jednoduchou údržbou,“ líčí František Černovský, předseda Spolku majitelů vozů Fiat 126p a bývalý prodáváč Mototechny. „Náhradní díly byly laciné a dostupné,“ dodává.

První Fiat 126p sestavili z italských komponent 6. června 1973, sériovou montáž spustili ve městě Bielsko-Biala v červenci. Produkce byla zprvu omezená, neboť slezský podnik FSM (Fabryka Samochodów Malolitrażowych)

vyráběl hlavně dvoudobou Syrenu. Do konce roku proto vzniklo zhruba jen 1500 vozů Fiat 126p. Polská státní spořitelna však na nový typ přijímala zálohy po tisících a čekání v pořadníku na vytoužený „západácký“ automobil se tak táhlo mnoho let.

Model vyráběný v licenci Fiatu nebyl pro obyvatele Polské lidové republiky levný. Jak uvádí Jan Tuček v knize *Auta východního bloku*, základní cena činila 69 tisíc zlotých v době, kdy se průměrný plat pohyboval v rozmezí 3000 až 4000 zlotých.

V roce 1975 uvedli do provozu druhý závod FSM v městě Tychy

Zájem o polské fiátky byl podstatně větší než výrobní kapacity, na černém trhu se tak vůz dal prodat i za dvojnásobek oficiální ceny.

a rozjela se také produkce polských dílů. Díky tomu stoupla roční kapacita na 80 tisíc vozů Fiat 126p. Pořadníky však zůstaly hrozivé. Tisíce zájemců měla uchláholit každoroční loterie, jejíž výherci si po doplacení zbylé částky mohli fiátka ihned převzít. O neutěšených poměrech svědčí, že pokud by vylosovaní šťastlivci svůj automobil obratem prodali na neoficiálním trhu, dostali by za něj téměř dvojnásobek cenkové částky.

Pro Italy i pro RVHP

Rozdíl mezi originálním Fiatem 126 z roku 1972 a jeho polskou verzí byly minimální. Pomineme-li znak a nápisy, jediná zřetelná odlišnost spočívala v tom, že italský vůz měl bílé přední blinkry, zatímco polský oranžové.

Za poskytnutí licence platilo Polsko od roku 1975 dodávkami dvouválcových motorů pro italský Fiat. V roce 1979 pak byla podepsána smlouva, podle které se FSM stala jediným výrobcem modelu 126 pro světové trhy a začala se starat také o jeho inovace. Vůz potom na Západě většinou nesl vedle typového označení Fiat 126 dodatek „Made by FSM“.

Popularitu získaly vozy Fiat 126p i v zemích někdejšího východního bloku, zejména v Maďarsku. Aby Poláci zvládli vyrábět dostatečné množství malých fiátek, zastavili v roce 1983 montáž zastaralých automobilů Syrena a uvolněnou kapacitu využili pro Malucha. Rozhodnutí vyvolalo nevoli mezi polskými zákazníky, kteří na prostornější Syrenu čekali. Mohli si vybrat, zda přejdou do pořadníku

na Fiat 126p, nebo si počkají na Trabant, což bylo kruté dilema. Roční produkce vozů řady Fiat 126 však vzrostla až na 200 tisíc.

Reputace téměř západní

V tomto případě se výrobci dařilo dodržovat Italy požadované standardy. I proto se takzvaný malý Polák těšil v Československu dobré pověsti, byť měl nepatrný zavazadlový prostor a jeho maximální rychlost činila jen 105 kilometrů za hodinu.

První zásilka přišla v roce 1977 a zahrnovala dva tisíce vozů s motorem o objemu 600 centimetrů kubických. Mototechna je nabízela za 42 tisíc korun, zatímco východoněmecký Trabant 601, který byl prostornější, stál 36 500 korun. „První vozy Fiat 126p byly přesto prodány během chvilky,“ vzpomíná někdejší prodejce František Černovský s tím, že oproti východoněmeckému výrobku byl fiátek z technického hlediska podstatně modernější. Jak doplňuje Libor Kucharski, sběratel aut a majitel Retroautomuzea ve Strnadčicích, Fiat 126p měl také ve srovnání s Trabantem nižší

► Fiat 126p měl také ve srovnání s Trabantem nižší spotřebu paliva. Rozdíl činil dva litry na sto kilometrů.

spotřebu paliva. Rozdíl činil dva litry na sto kilometrů.

U nás často pro radost

„V Polsku si v době socialismu většina lidí nemohla koupit nic jiného, takže Maluch tam sloužil jako univerzální dřívč – na střeše převážel těžké náklady, tahal přívěsy, rodiny vozil na dovolenou k moři,“ vzpomíná Kucharski. „Češi si k těmto účelům požívali obvykle škodovky a malé fiátky si tu paradoxně kupovali spíše lidé s nadprůměrnými příjmy,“ dodává.

Černovský odhaduje, že v současnosti u nás jezdí ještě kolem 600 Maluchů. Tuto přezdívku, kterou v posledních letech výroby nesl i oficiálně, si automobil vysloužil svými rozměry – na délku měřil 3054 milimetrů,

na šířku jen 1377. Do úzkých uliček to bylo ideální. K běžnému provozu však již tato auta u nás téměř neslouží, stala se předmětem sběratelského zájmu. „Zachovalý Fiat 126p by si u nás místo našel,“ říká David Vojtěch, majitel olbramovického autobazaru Davo Car. „V případě, že by byl ve výborném stavu, určitě by se na ploše dlouho neohřál. O tyto vozy je mezi sběrateli veteránů zájem, protože je to zasloužilé vozítko, na něž hledíme se sentimentem. Pro mnohé z nás to bylo první auto v rodině,“ dodává Vojtěch.

Ve společnosti AAA Auto se poslední běžný výkup Fiatu 126p uskutečnil v roce 2011 za šest tisíc korun. V roce 2015 firma koupila mimořádně zachovalý automobil za 38 tisíc korun. Putoval do Austrálie, do muzea, které provozuje Anthony Denny, zakladatel firmy.

Po německém Brouku, britském Mini a francouzském Citroënu 2CV si Fiat 126 drží čtvrté místo v žebříčku nejdéle prodávaných aut. Celkem jich z montážních linek sjelo téměř 4,7 milionu, z toho 3,3 milionu připadá na Polsko.